Przedruk

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Lublin, 10 stycznia 1945 r. Nr 1

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY.

1

Zarządzenie Kierownika Resortu Komunikacji, Pocz i Telegrafu z dnia 1 sierpnia 1944 r. o uruchomieniu Polskich Kolei Państwowych na wyzwolonych terenach.

Na podstawie Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego i ustawy z dnia 21 lipca 1944 r. o utworzeniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego (Dz. U. R. P. Nr 1 poz. 1) zarządzam, co następuje:

1. Wszyscy pracownicy Polskich Kolei Państwowych winni bezzwłocznie zarejestrować się, wnieść podanie z życiorysem o przyjęcie do pracy pod adresem miejscowej względnie nadrzędnej Rady Narodowej oraz natychmiast przystąpić do pracy.

2. Po uruchomieniu urzędów kolejowych należy przeprowadzić inwentaryzację wszystkich działów ruchomego majątku kolejowego i spisy stanu kolejowych nieruchomości (załączając linie kolejowe), zabezpieczyć je przed zniszczeniem i zapewnić opiekę przez ochronę kolejową. Należy sporządzić spis majątku ruchomego kolejowego wywiezionego albo zniszczonego przez okupanta oraz o ile możności spis takichże przedmiotów rozgrabionych na miejscu. Należy współdziałać z organami bezpieczeństwa publicznego w celu wykrycia i ukarania grabieżców majątku kolejowego z okresu poprzedniego.

3. Do chwili objęcia przez wyższe organy kolejowe w zarząd większych objektów kolejowych, bezpośrednio przez nie administrowanych, powołać komisje złożone z fachowców pod przewodnictwem przedstawiciela miejscowej Rady Narodowej do kontroli administracji tych objektów.

4. Przystąpić bezzwłocznie do uporządkowania i odbudowy wszystkich działów gospodarki kolejowej miejscowymi środkami i siłami.

5. Opracować program i plany techniczne całkowitej odbudowy gospodarki kolejowej, i z załączeniem wykazów narzędzi, materiałów i robocizny, potrzebnych i będących do dyspozycji na miejscu, odesłać w najkrótszym terminie Kierownictwu Resortu.

6. Okazywać pomoc kolejowymi środkami transportowymi wszystkim organom polskiej administracji publicznej, organizowanej przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego w wypełnianiu ich zadań.

2

Okólnik Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu, z dnia 21 sierpnia 1944 r. o przedstawieniu spisów czynnych podległych Resortowi urzędów i delegowanych stałych przedstawicieli do RKU podczas mobilizacji.

Dla zabezpieczenia całości i sprawności aparatu pracowniczego P. K. P., Poczt, Telefonu i Telegrafu polecam co następuje:

1. Wszyscy naczelnicy Dyrekcji i podległych jednostek terenowych przedstawią bezzwłocznie do odnośnych RKU spisy czynnych pracowników wymienionych działów Resortu, celem uchylenia powołania ich do Armii — oraz wydelegują do odnośnych RKU przedstawicieli, którzy wezmą udział w komisjach dla obywatelskiego zapewnienia urzędom i liniom niezbędnego dla odbudowy i eksploatacji aparatu.

2. Kopie spisów jednostki terenowe prześlą bezzwłocznie Dyrekcjom — a te Resortowi. W spisach winny być wymienione: a) imię i nazwisko, b) rok urodzenia, c) adres domowy, d) wykształcenie, e) stanowisko, f) specjalność, g) jak długo pracuje na Kolei wzgl. Poczcie, h) stosunek do służby wojskowej (stopień, gdzie i kiedy służył, funkcje wojskowe), i) stan rodzinny, j) uwagi naczelnika.

3. Wszyscy podlegający poborowi, po powołaniu i rejestracji pracownicy Resortu i podległych mu jednostek winni w wyznaczonym terminie zjawić się w odnośnych RKU z dokumentami stwierdzającymi pracę i charakter służbowy.

4. Treść niniejszego zarządzenia należy podać najkrótszą drogą (telegraf, telefon) — następnie przez posłańca bezzwłocznie podległym jednostkom odnośnych służb. O terminie i sposobie wykonania jednostki terytorialne zawiadomią najkrótszą drogą Dyrekcje, a te Resort.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

3

Zarządzenie Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 1 sierpnia 1944 r. o uruchomieniu administracji i transportu na drogach kołowych wyzwolonych obszarów Polski.

Na podstawie Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego i ustawy z dnia 21 lipca 1944 r. o utworzeniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego (Dz. U. R. P. Nr 1, poz. 1) zarządzam co następuje:

§ 1. Wojewódzkie i powiatowe Rady Narodowe winny bezzwłocznie odbudować administrację drogową na podstawie ustaw i rozporządzeń obowiązujących do 1 września 1939 r.

§ 2. Wszystkim pracownikom administracji drogowej poleca się bezzwłocznie zgłosić się do odnośnych (powiatowych względnie wojewódzkich) Rad Narodowych, złożyć podanie o przyjęcie do pracy wraz z krótkim życiorysem i przystąpić do pracy.

§ 3. Organy administracji drogowej winny bezzwłocznie przeprowadzić inwentaryzację wszystkich działów ruchomego majątku i opisy stanu nieruchomości, przez nie administrowanych, zabezpieczyć je przed zniszczeniem i zapewnić ochronę przez milicję obywatelską; sporządzić spis przedmiotów majątku, przez nie administrowanego, wywiezionych albo zniszczonych przez okupanta oraz o ile możności spis takich-że przedmiotów na miejscu rozgrabionych; współdziałać w akcji organów bezpieczeństwa publicznego w kierunku ujawnienia i ukarania grabieżców majątku będącego pod ich zarządem z okresu poprzedniego.

§ 4. Odbudowanej administracji drogowej poleca się przystąpić bezzwłocznie do remontu dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych własnym materiałem i siłami oraz okazać pomoc Radom Narodowym, Miejskim i Gminnym, w uporządkowaniu ulic i dróg gminnych.

§ 5. Przez organy administracji drogowej w najkrótszym czasie winny być przedstawione organom nadrzędnym z Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu programy całkowitej odbudowy sieci dróg z załączeniem wykazów potrzebnych i będących do dyspozycji na miejscu narzędzi, materiałów i robocizny.

§ 6. Dla zadośćuczynienia wymogom państwowej administracji i władz wojskowych poleca się przedstawicielom administracji drogowej wspólnie z odnośnymi Radami Drogowymi przedsiębrać niezbędne kroki jak: werbunek sił roboczych, zajmowanie niezbędnych materiałów i narzędzi, koniecznych dla wypełnienia wymienionych zadań.

§ 7. Poleca się organom administracji drogowej, wspólnie z odnośnymi Radami Narodowymi uruchamiać bezpańskie lub inne niezbędne dla gospodarki drogowej ośrodki produkcji i materiałów budowlanych, znajdujące się na terenie działania z zachowaniem obowiązujących ustaw.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

4

Rozporządzenie Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 27 sierpnia 1944 r. o organizacji Poddyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Białymstoku i Rzeszowie oraz Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i Krakowie.

Na podstawie art. 17 ust. 3 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz.U.R.P. Nr 89, poz. 705 z 1930 r.) zarządzam co następuje:

§ 1. Dla zorganizowania służby kolejowej na wyzwolonej części obszarów Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych Lwowskiej i Wileńskiej oraz DOKP Warszawskiej i Krakowskiej tworzy się Poddyrekcje w Rzeszowie i Białymstoku podległe Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie. Zorganizowanie tych Poddyrekcji poruczam Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej w Lublinie.

§ 2. Poddyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Rzeszowie ma za zadanie:

a) zorganizować koleje na części terenu byłej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie do tymczasowej wschodniej granicy administracyjnej polskiej, następnie na terenie Dyr. Okr. K. P. w Krakowie, w miarę wyzwalania tego terenu spod okupacji.

b) zorganizować i uruchomić Dyrekcję Okręgową K. P. w Krakowie po wyzwoleniu tego miasta.

Po uruchomieniu Dyrekcji Okręg. K. P. w Krakowie, Poddyrekcja w Rzeszowie przekaże jej urochomione placówki, poczem sama opuści Rzeszów. Na podstawie osobnego rozporządzenia Okręg. Dyr. K. P. w Krakowie obejmować będzie:

a) linje byłej Dyrekcji Okręg. Kolei Państwowych w Krakowie według stanu z dnia 1.9.1939 r. z wyłączeniem linji kolejowej Dębica-Tarnobrzeg.

b) linje dawnej Dyrekcji Okręg. Kolei Państwowych we Lwowie na tymczasowej wschodniej granicy administracji polskiej za wyłączeniem linji kolejowych Przeworsk-Rozwadów i Ulmów-Krystynopol-Ulwówek.

§ 3. Poddyrekcja Kolei Państwowych w Białymstoku ma za zadanie zorganizować koleje części terenu byłej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, do tymczasowej

wschodniej granicy administracji polskiej, za wyjątkiem linji Chełm-Włodawa do mostu na Bugu oraz na terenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, w miarę wyzwalania tego terenu spod okupacji, za wyjątkiem następujących linji kolejowych: Siedlce-Łuków-Terespol most na Bugu i Dęblin-Pilawa.

§ 4. Zorganizowanie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie poruczam Dyrekcji Kolei Państwowych w Lublinie.

W tym celu należy przewidzieć i wysłać do Warszawy, po wyzwoleniu miasta, grupę organizacyjną pracowników kolejowych, których zadaniem będzie utworzenie tej Dyrekcji. Po uruchomieniu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, Poddyrekcja w Białymstoku przekaże jej stacje kolejowe Tłuszcz, Siedlce, Pilawę i linje kolejowe łączące je z Warszawą.

Pozostałe linje b. Dyrekcji Okręg. Kolei Państwowych w Warszawie, położone na wschód i północ od st. Tłuszcz włącza się do Poddyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Białymstoku.

§ 5. Wschodnią granicę Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie będzie stanowiła rzeka Bug. Inne granice pozostają zasadniczo według stanu z dnia 1.9.1939 r. dla byłej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, z tym, że do Dyrekcji Lubelskiej włączone zostaną nadto następujące linje kolejowe:

a) Sobów—Dębica (bez stacji Dębica),
b) Rozwadów — Przeworsk (bez stacji Przeworsk),
c) Uhnów—Krystynopol —Ulwówek,
d) Chełm—Włodawa do mostu na Bugu,
e) Siedlce—Łuków—Terespol - most na Bugu (bez stacji Siedlce),
f) Dęblin Pilawa (bez stacji Pilawa).

§ 6. Wykonanie niniejszego rozporządzenia poruczam Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

5

Zarządzenie Kierownika Resortu Gospodarki Narodowej i Finansów i Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 24 sierpnia 1944 r. w sprawie uruchomienia fabryki konstrukcji mostowych Firmy Krupp i Rudzki w Mińsku Mazowieckim pod zarządem P. K. P.

Dla sprawnego wykonania odbudowy komunikacji drogowej dla potrzeb frontu i gospodarki narodowej zarządzamy, co następuje:

§ 1. Fabrykę konstrukcji mostowych firmy Krupp i Rudzki w Mińsku-Maz. Resort Gospodarki Narodowej i Finansów oddaje — a Resort Komunikacji Poczt i Telegrafu przyjmuje bezzwłocznie pod zarząd Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie.

§ 2. Dla prawnego przeprowadzenia wymienionego aktu oba Resorty delegują bezzwłocznie swych przedstawicieli na miejsce.

§ 3. W skład stałej delegacji Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu wejdą po jednym fachowi przedstawiciele Wydziałów: Ogólnego, Inwestycyjnego (inżynier-konstruktor), Ruchu i Mechanicznego (Zasobów) DOKP w Lublinie pod ustalonym pod DOKP w Lublinie kierownictwem.

§ 4. Stała delegacja DOKP po przyjęciu fabryki pod zarząd DOKP w Lublinie zorganizuje bezzwłocznie produkcję fabryki przy pełnym wykorzystaniu jej własnego personelu i kierownictwa—na rachunek Resortu Komunikacji Poczt i Telegrafu—oraz pełnić będzie jednocześnie inspekcję i kontrolę produkcji według planu przedstawionego przez odnośne władze Armii Czerwonej i uzgodnionego z Resortem Komunikacji Poczt i Telegrafu.

§ 5. Z naznaczoną z ramienia Armii Czerwonej inspekcyjną grupą dla terminowego i pełnowartościowego zadośćuczynienia potrzebom frontu będzie stała delegacja DOKP na miejscu ściśle współpracować — na zasadach stosowanych na PKP dla dostaw wojskowych.

§ 6. W pracy stała delegacja DOKP kierować będzie się wytycznymi niniejszego zarządzenia — w wypadkach natury ogólnej, zmieniających istotnie sens niniejszego zarządzenia lub rozszerzających je delegacja otrzymywać będzie obowiązujące decyzje od Resortu Komunikacji Poczt i Telegrafu drogą służbową. Za wykonanie niniejszego zarządzenia odpowiedzialni są Dyrektor DOKP w Lublinie i delegat wyznaczony przez Resort Gospodarki Narodowej i Finansów.

§ 7. Zapotrzebowania na urządzenia, narzędzia i materiały oraz siłę roboczą, jak również budżet miesięczny i do końca 1944 r. — niezbędne do uruchomienia planowanej produkcji i uzgodnione z obowiązującymi zarządzeniami Resortu Komunikacji Poczt i Telegrafu z przedstawicielami Armii Czerwonej prześle stała delegacja DOKP Lublin do Resortu Komunikacji Poczt i Telegrafu dla zatwierdzenia do 5 września 1944 r.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

6.

Okólnik Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 17 sierpnia 1944 r.

Resort Komunikacji, Poczt i Telegrafu zawiadamia, że od 15 sierpnia na odcinkach Lublin — Białystok, Lublin — Rzeszów, Lublin — Przemyśl od 9-ej rano kursować będą samoloty Douglas.

Zamówienia na przewóz osób w sprawach służbowych i przesyłek należy składać na dzień przed tym od godz. 9-tej do 19-tej w Resorcie Komunikacji Poczt i Telegafu w pokoju Nr 33.

Według umowy z zarządem lotniska listy i przesyłki służbowe będą przesyłane przez specjalnych kurierów, natomiast listy prywatne należy nadawać przez miejscowe urzędy pocztowe.

7.

Okólnik Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 20 sierpnia 1944 r. o uruchomieniu sieci polskich linii lotniczych.

Na terenie wyzwolonym Rzeczypospolitej uruchomiona została sieć polskich Linii Lotniczych, obejmująca wszystkie znaczniejsze miejscowości niezagrożone bezpośrednio działaniami wojennymi. Sieć ta obsługuje w sposób stały pocztę lotniczą i przewóz pasażerów w sprawach służbowych, w związku z czym Resort Komunikacji, Poczt i Telegrafu podaje do wiadomości:

1. Do miejscowości: Białystok, Rzeszów, Jarosław, Przemyśl odbywa się komunikacja płatowcami Douglas codziennie. Do innych miejscowości w miarę zapotrzebowania.

2. Wszelka korespondencja winna być kierowana do odnośnego Urzędu Pocztowego. Korespondencja kierowana bezpośrednio do Resortu Komunikacji nie będzie przyjmowana. Dla korespondencji i przesyłek urzędowych w Lublinie, Białymstoku, Rzeszowie tworzy się biura ekspedycyjne PKWN.

3. Przewóz pasażerów odbywa się na następujących zasadach:

a) do przelotu upoważnionym jest tylko ten, dla kogo istnieje konieczność istotnie służbowa, stwierdzona dokumentem Resortu lub Przedstawicielstwa PKWN.

b) Pasażerów winna zgłosić placówka służbowa w formie krótkiego pisma do Wydziału Lotnictwa Cywilnego zawierającego nazwę placówki służbowej; miejscowość, do której potrzebny jest lot, ilość osób lecących, uzasadnienie celu podróży, dzień lotu oraz ciężar przewożonego bagażu i jako załącznik listę imienną osób delegowanych zawierającą również nazwę służbowej placówki delegującej. W wypadku konieczności powrotnego lotu, który ma nastąpić po kilkugodzinnym postoju samolotu tegoż dnia, należy w zapotrzebowaniu na przelot to zaznaczyć. W wypadku zaś powrotnego lotu w innym dniu należy niezależnie od zapotrzebowania na lot w jednym kierunku nadesłać oddzielnie drugie zapotrzebowanie, zawierające dane omówione wyżej, na lot w kierunku powrotnym;

c) Zgłoszenia, jak również ewentualne odwołania zgłoszeń należy składać w dniu poprzedzającym lot w godzinach od 9 do 17-ej, w Wydziale Lotnictwa Cywilnego (pokój Nr 33). Zgłoszenia późniejsze, jak również w dniu samego lotu nie mogą być uwzględniane, gdyż samoloty muszą być zamawiane dnia poprzedniego ze względu na plan lotów układany na dzień naprzód przez wojskowe Dowództwo Lotniska, które nie jest w stanie zapewnić nam nieprzewidzianych z góry maszyn;

d) Odloty odbywają się codziennie o godzinie 9 czasu miejscowego z lotniska północnego koło miejscowości Dys.

e) Samochód dostarczający osoby lecące do lotniska odjeżdża z przed gmachu PKWN o godz. 8-mej punktualnie. Zatrzymywanie samochodu dla spóźnionych jest niedopuszczalne.

f) Liczniejsze grupy delegowanych oraz większe ładunki do lotu nie mogą być przewiezione samochodem (ciężarowym) Resortu Komunikacji i należy im zapewnić we własnym zakresie placówki delegującej środek lokomocji dostarczający pasażerów na lotnisko 30 minut przed odlotem.

Równocześnie Resort Komunikacji podaje do wiadomości, że samoloty odbywające przewóz poczty i pasażerów są własnością wojskową, przydzieloną nam do użytkowania, w związku z tym mogą zajść rzadkie wypadki, w których samoloty z racji wyższej nie będą mogły lotów wykonać w danym dniu, lub czasie prze-

widzianym. W takim wypadku będzie każdorazowo uzgodniona bezpośrednio z osobami lecącymi, zmiana godzin lub dnia odlotu, dlatego Resort Komunikacji prosi placówki delegujące pouczyć osoby lecące, czy mają się zgodzić na powyższe zmiany, czy też mają z lotu w innym czasie zrezygnować.

Resort Komunikacji zastrzega sobie prawo nieprzyjęcia zgłoszenia lotu do miejscowości, w których lądowanie lub przelot nie są możliwe ze względów technicznych.

Resort Komunikacji zwraca uwagę, że jest jedyną uprawnioną placówką do organizowania przelotów i prosi o kierowanie wszelkich zapotrzebowań wyłącznie do Wydziału Lotnictwa Cywilnego.

Na zakończenie Resort Komunikacji prosi o dopilnowanie, aby osoby delegowane do lotu istotnie zgłosiły się w miejscu i w czasie wyznaczonym, gdyż niestawienie się osób lecących powoduje niepotrzebną stratę czasu, tak dziś w okresie organizacji naszego Państwa cennego i powoduje duże trudności techniczne, które są zupełnie ze względów ogólnopaństwowych niedopuszczalne.

8

Uchwała Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego Nr 12/44 z 29 lipca 1944 r. o częściowym poszerzeniu prześwitu toru linii kolejowych na wyzwolonych terenach Polski na czas wojny.

Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, biorąc pod uwagę potrzeby Polskiego Wojska i Czerwonej Armii sojuszniczej, które w istniejących warunkach mogą być zaopatrzone jedynie z zasobów ZSRR postanawia:

1. Upoważnić Kierownika Resortu Komunikacji Poczt i Telegrafu do przedsięwzięcia częściowego rozszerzenia torów kolejowych na czas wojny z europejskiego na szeroki prześwit (1435 mm na 1524 mm), w miarę wniosków Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich i Głównego Dowództwa Armii Czerwonej.
2. Upoważnić Przewodniczącego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego i Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu do zawarcia i podpisania szczegółowych umów z Rządem Radzieckim w sprawie wykonania 1 punktu niniejszej uchwały.

Adres Redakcji i Administracji:
Ministerstwo Komunikacji Warszawa, Chałubińskiego 4

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr 1157. Graficzna Spółdz. Pracy „Grochów", Grochowska 194.

Cena 4 zł